STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 4. LUBLIN, kwiecień 1927 Rok II.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O. № 63.763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2 22.

Z OKAZJI ŚWIĄT WIELKIEJNOCY PRZESYŁAMY WSZYSTKIM
NASZYM P. T. CZYTELNIKOM,
WSPÓŁPRACOWNIKOM I SYMPATYKOM
NAJLEPSZE ŻYCZENIA ŚWIĄTECZNE
„WESOŁEGO ALLELUJA"

REDAKCJA.

Czy L. O. P. P. spełnia swoje zadania?

Naczelne miejsce zatwierdzonego przez Ogólne Zgromadzenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa programu prac na rok 1927, zajmują lotniska. Ułożony na trzyletni okres program lotniskowy przewiduje budowę całego szeregu nowych lotnisk, rozbudowę i techniczne ulepszenie już egzystujących. Suma asygnowana na tel cel na rok 1927 wynosi 565.000 zł., co stanowi około 20 proc. całego budżetu.

Przeczytawszy te słowa, niejeden z czytelników może zastanowi się nad pytaniem, czy wydatek ten jest celowy? czy z trudem zebrany ze składek i ofiar społeczeństwa grosz nie będzie zmarnowany? Wszak, zdawało by się, że samolot, dumnie szybujący w przestworzach, mało ma wspólnego z ziemią, pocóż więc te kosztowne inwestycje, idealnie zniwelowane lotniska i t. p.

Otóż tak nie jest. Jak okręt na morzu zginął by nie posiadając swego portu, tak i lotnictwo nie mogło by ani egzystować, ani się rozwijać nie posiadając dostatecznej ilości należycie zorganizowanych i urządzonych lotnisk.

Łatwo możemy się o tem przekonać choćby na takim drobnym porównawczym przykładzie. Jeżeli wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę, że tak już dziś rozpowszechniony samochód, nie może rozwinąć większej szybkości na złej drodze, bez narażenia się na połamanie i rozbicie, ba—jeżeli nawet prosty wóz nie pojedzie prędko po wyboistej drodze, to cóż dopiero mówić o samolocie, który z chwilą zetknięcia się z ziemią przy lądowaniu, lub w chwili oderwania się od niej przy starcie, posiada szybkość dochodzącą częstokroć do 100 kilometrów na godzinę, to jest szybkość z jaką rzadko jeździ się samochodem po najidealniejszych szosach. Z tego drobnego porównania łatwo możemy sobie wyobrazić, co by się stało z samolotem, pilotem i pasażerami, gdyby zamiast na dobrze zniwelowanym lotnisku start i lądowanie musiały się odbywać gdzieś na oranym polu, lub łące pokrytej kępowinami.

Oprócz tego kardynalnego zadania, lotnisko ma jeszcze cały szereg funkcji do spełnienia. Na lotnisku samolot znajduje swój hangar, składy materjałów pędnych, warsztaty reperacyjne, zapasowe części, mechaników, — jednym słowem wszystko to, co mu do życia i dalszej pracy jest potrzebnem. Na większych lotniskach znajdują się specjalne stacje meteorologiczne, udzielające pilotom niezbędne wiadomości o stanie pogody, kierunku i sile wiatrów, stacje radjotelegraficzne, specjalne instalacje świetlne, umożliwiające start i lądowanie w nocy i całe szeregi innych, niekiedy bardzo skomplikowanych urządzeń.

Widzimy więc jaką ogromną rolę w życiu i rozwoju lotnictwa posiadają lotniska. Widzimy, że bez nich mowy być nie może o należytym rozwoju lotnictwa komunikacyjno - handlowego, które w pierwszym rzędzie zapewnić powinno bezpieczeństwo i regularność uskutecznianych przelotów. Nic też dziwnego, że na całym świecie wre dziś w tym kierunku wytężona praca. Żeby się o tem przekonać, wystarczy spojrzeć jak rozbudowują i tak już gęstą sieć swych lotnisk Niemcy.

Oto niezależnie od prac rządowych, miasto Berlin oddaje największy swój plac w śródmieściu Tempelhof na centralne lotnisko. Jednocześnie zawiązuje się „Berlińska spółka dla rozbudowy lotniska“, powiększając na ten cel pierwotny swój kapitał z 500.000 mk. do 4.000.000 mk., co odpowiada kwocie około miljona dolarów. Nie ustępują w tym względzie stolicy inne miasta Rzeszy. Tak naprzykład Kolonja asygnuje na nabycie, względnie organizacje terenu pod port lotniczy 2.350.000 mk., Wrocław 2.500.000 mk., Dortmund 1.500.000 mk., Hamburg 768.000 mk. i t. d. Ostatnio dzienniki niemieckie przyniosły wiadomość, że w roku bieżącym ma być ostatecznie wykończoną budowa nowego olbrzymiego portu lotniczego w Szczecinie. Dotychczasowe koszta budowy tego portu wyniosły już około 3 miljonów mk., ogólne koszta preliminowane zostały na dwa razy tyle (razem około 15 miljonów zł.). Koszta te pokrywa skarb Rzeszy niemieckiej i miasto Szczecin.

Cóż wobec tych zawrotnych sum znaczy skromna suma pół miljona zł. pol. preliminowana przez L. O. P. P.?

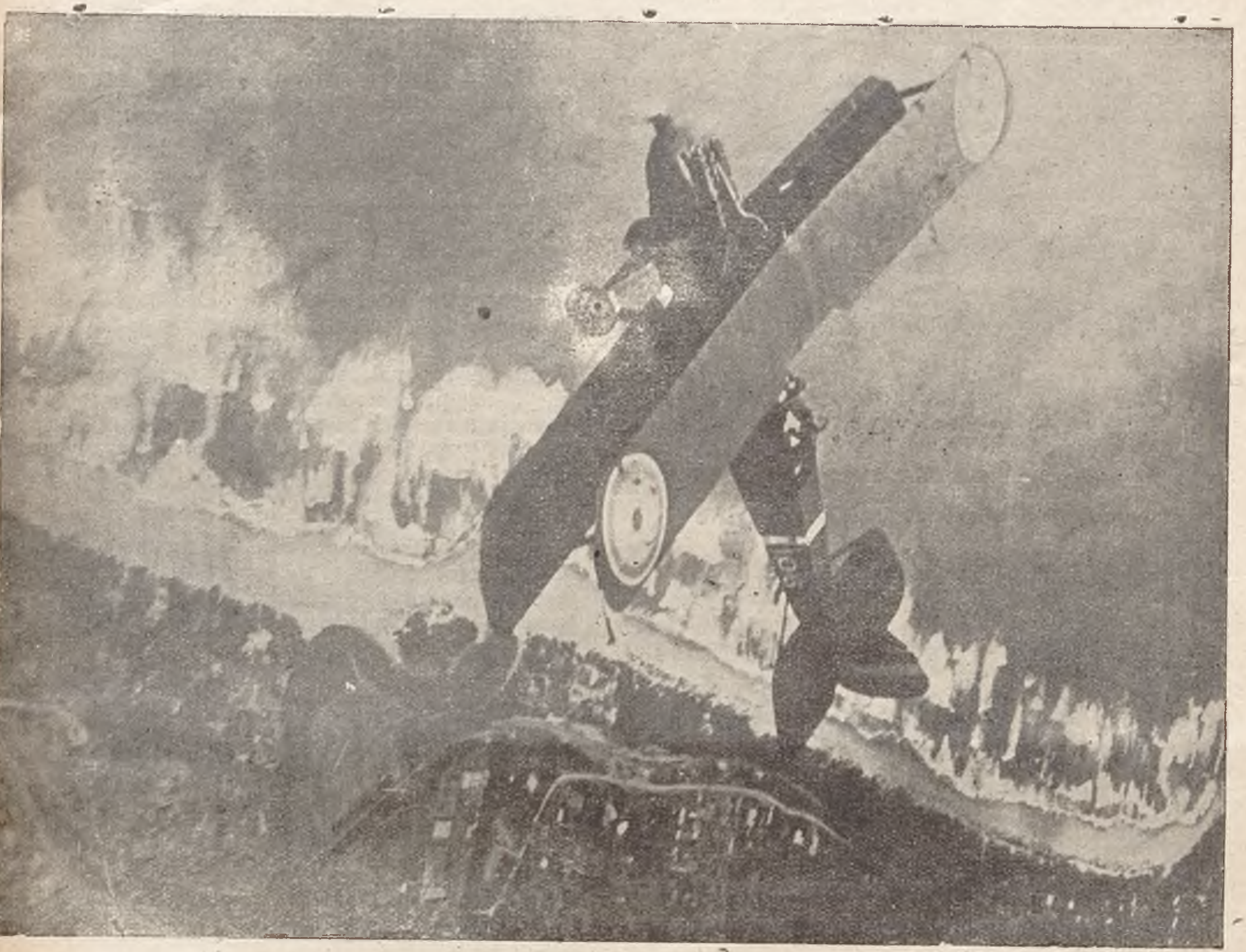
Gdzie są subsydja miast? magistraty których w większości wypadków, niedoceniając znaczenia portów lotniczych, tkwią nadal w kompletnej obojętności dla spraw komunikacji lotniczej. Przykłady Poznania i Łodzi, magistrat której asygnował ostatnio sumę 40 000 zł. na rozbudowę posiadanego portu lotniczego, naśladowców nie znajdują. A wszak w jednym tylko miesiącu wrześniu w centralnym porcie lotniczym w Berlinie lądowało i startowało 2.066 samolotów, przewożąc 6.218 osób i około 80.000 kgr. towarów i poczty. W jednym tylko roku około pół miljona zwiedzających przybyło na lotnisko tramwajami i innemi środkami transportowemi.

Gdzie jest działalność Izb Handlowych i Przemysłowych oraz pokrewnych im instytucji? a wszak związek francuzkich Izb Handlowych od dawna wszczął energiczną akcję celem materjalnego poparcia rozwoju komunikacji lotniczej.

Polska zaś i tak już zacofana w tym względzie, może więcej niż inne państwa potrzebuje należytej sieci lotnisk. Wszak nad Polską idą główne szlaki przyszłych międzynarodowych linji lotniczych, łączących Zachód ze Wschodem, Północ z Południem. Kraj nasz śmiało by nazwać można centralnym lotniskiem Europy, lecz o ile tego lotniska nie urządzimy należycie i nie przystosujemy go do potrzeb współczesnego lotnictwa, wszystkie te wielkie handlowe linje lotnicze ominą nas, bazując swój ruch na lotniskach sąsiednich wrogich nam państw.

Jak swego czasu nie potrafiliśmy zawładnąć morzem, tak i dziś, dzięki naszej opieszałości i bierności utracimy panowanie w powietrzu i należne nam miejsce w międzynarodowej polityce lotniczj.

Realny więc wysiłek L. O. P. P. w tym kierunku należy przyjąć z zapałem i gorąco mu przyklasnąć, dążąc do jaknajwydatniejszego poparcia zapoczątkowanej akcji.



SAMOLOT W OOPINGU.

Znaczenie komunikacji powietrznej dla Państwa.

Szef Sztabu angielskiego lotnictwa, płk. William Mitchel w dziele o przyszłości żeglugi powietrznej powiada, że żaden naród nie będzie mógł dzisiaj nazwać się mocarstwem, jeżeli nie będzie posiadał dobrze zorganizowanego i wyekwipowanego lotnictwa, gdyż w niedługim czasie opanuje ono ziemie i morza zarówno wojskowo, jak i gospodarczo.

Znaczenie komunikacji powietrznej dla Państwa jest olbrzymie i to zarówno w dziale obrony jak i rozwoju jego życia gospodarczego.

Na pierwszy plan wysuwa się wartość propagandowa.

Społeczeństwo, wybierające posłów, którzy uchwalać mają wojskowy budżet lotniczy, musi się samo z lotnictwem oswoić. Przez samoloty linji krajowych przesunęło się tysiące pasażerów, a wszystko to wyborcy, posłowie, urzędnicy, dziennikarze i literaci, — wszystko to obywatele, członkowie społeczeństwa, których opinja, zainteresowanie i zamiłowanie muszą być urobione.



ANTONI MROCZKOWSKI
kapitan rezerwy
Dzielny pilot fabryki „Plage i Laśkiewicz"

Cytowano już kilkakrotnie przykład następujący:

Kiedy poraz pierwszy wojsko urządzało raid lotniczy dokoła Polski, miały samoloty wedle programu przybyć do Lwowa po południu, a więc w godzinach bardzo dogodnych dla publiczności, chcącej wziąć udział w przywitaniu. Publiczność, która się zebrała na lotnisku, składała się z oficerów i muzyki wojskowej.

W następnym roku, kiedy już w międzyczasie uruchomiono komunikację lotniczą między Lwowem a Warszawą, kiedy zaczęły się pojawiać w związku z tym faktem szeregi artykułów w gazetach i coraz więcej ogółu korzystać poczęło z komunikacj lotniczej, zebrały się już o wczesnej, rannej, niewygodnej godzinie podczas raidu wojskowego takie tłumy, że tylko z trudem można było utrzymać porządek.

Stwierdzić należy, że nadzwyczajne wyniki pomocy Ligi Obrony Powietrznej Państwa, wyrażające się w zebraniu wielkich sum pieniężnych i zdobyciu dla tej organizacji około 400 000 członków, były możliwe także dzięki działalności progandowej lotnictwa cywilnego.

Dzięki temu lotnictwu rozwinęło się poważnie i wzrosło zainteresowanie wśród młodzieży; powstały kluby, kółka; członkowie tych klubów otrzymywali wolne bilety lotu, możliwość praktyki i t. d. i t. d., wreszcie rozwinęło się modelarstwo.

Szef lotnictwa angielskiego, Sir Hoare w przemówieniu swojem do młodzieży oxford skiej powiedział:

„O prawdziwej obronie lotniczej Anglji mówić będzie można dopiero wtedy, jeżeli cała młodzież, bez wzdlędu na to, do jakiego zawodu będzie należała, czy to będą rzemieślnicy, czy profesorowie — jeśli cała nowa generacja sercem i zainteresowaniem przylgnie do lotnictwa, jeżeli każdy będzie myślał o tem, w jaki sposób we właściwym sobie zakresie może być lotnictwu pomocny".

Lotnictwo wojskowe siły propagandowej niema. Odsunięcie terenu jego działalności z konieczności rzeczy daleko od społeczeństwa, częste — a przy szkoleniu nieuniknione wypadki — niebezpieczna akrobacja, — wszystko to charakteryzuje lotnictwo wojskowe, a brak tych cech, właściwy jest właśnie lotnictwu komunikacyjnemu.

Drugim walorem wojskowym lotnictwa cywilnego, to utrzymanie rezerw w materjale i ludziach. Rezerwy w materjale mogą być poważne, nie odgrywają jednak decydującej roli.

Błędnem okazało się dążenie do popierania typu samolotów komunikacyjnych z punktu widzenia ich zdatności bojowej. Otrzymane w ten sposów samoloty nie były idealnemi maszynami bojowemi, a zupełnie niezdatne jako komunikacyjne.

Chcąc utrzymać komunikację lotniczą, trzeba jej dać aparat ekonomiczny, bezpieczny i wygodny.

Są to kryterja, które dla wojska odgrywają tylko rolę drugorzędną, gdyż na pierwszy plan wysuwają się momenty, jak: chyżość, zwrotność, pułap, wartości akrobatyczne i t. p.

Niewątpliwie mogą być i aparaty wybitnie komunikacyjne, używane z korzyścią w czasie wojny, podobnie jak i niepancerne samochody, osobowe wagony kolejowe, lub wozy chłopskie, które przecież do służby specjalnie wojskowej nie są predestynowane.

Samoloty komunikacyjne nadają się szczególnie dla służby w sztabach i służby lekarskiej i dały już tego dowody, zwłaszcza podczas walk w 1925 — 1926 r. w Afryce północnej i w Syrji.

Rozwinięcie nadającego się do takiej służby aparatu wybitnie komunikacyjnego przypadło w udziale Niemcom, którzy wykorzystali w ten

sposób ograniczenia, niepozwalające im budować maszyn wojskowych.

Bardzo interesujące wywody na ten temat znajdują się w artykule mjr. Hendriksa w listopadowym (1925) numerze „Lotnika".

Utrzymanie rezerw w materjale ludzkim odgrywa znacznie większą rolę. Wszyscy ci ludzie byliby straceni dla lotnictwa wojskowego, które nie może nigdy posiadać odpowiednich funduszów na utrzymanie rezerw w stanie czynnym czynnym, gdyby nie linje lotnicze, które powyciągały pilotów, mechaników i innych pracowników ze sklepików, z poza biurek buchalteryjnych, czy z fabryk stalówek. Przez ustawiczne trzymanie w najlepszym treningu wyrobiły z nich jednostki, z których każda w razie potrzeby potrafi stworzyć dokoła siebie kadry pracowników lotniczych.

W kraju o silnie rozwiniętym przemyśle lotniczym odgrywają względy powyższe w propagowaniu komunikacji lotniczej dla utrzymania rezerw w treningu, znacznie mniejszą rolę niż u nas, gdyż tam każda fabryka w celach produkcji dla oblatywania samolotów, jak i w poszukiwaniu rekordów utrzymuje znaczne ilości pracowników lotniczych.

Tem ważniejszą jednak staje się dla nas sprawa tworzenia baz technicznych przy linjach lotniczych.

Im silniejszy ruch komunikacyjny, tem więcej takich warsztatów; wykształcą one w czasie pokoju liczne zastępy pracowników, a w czasie wojny zastąpić nam mogą w wielkiej mierze brak rozwiniętego przemysłu fabrykacyjnego.

W naszych warunkach, kiedy uszczuplenie budżetu wojskowego stało się rzeczą, nie dającą się uniknąć, zachodzi większa niż gdziekolwiek konieczność forsowania rozwoju lotnictwa przez budżet cywilny.

Niemniej ważną jest rola lotnictwa komunikacyjnego w rozwoju życia gospodarczego.

Uprzytomnijmy sobie sytuację z przed stu laty i porównajmy z tem, co stworzyła kolej żelazna. Przypomnijmy sobie, jak innem tętnem biegło życie w czasie kursowania dyliżansów pocztowych, gdy środowiska odległe od siebie zaledwie o dziesiątki czy setki kilometrów, niemal nie wiedziały o swojem istnieniu, a o utrzymaniu masowego kontaktu mowy być nie mogło.

Komunikacja powietrzna znów zmniejszy świat o olbrzymi ułamek jego dzisiejszego rozmiaru. Oznacza to zwiększenie produkcji przez rozszerzenie rynków zbytu. Oznacza to nowe możliwości pracy i osadnictwa na obszarach dotychczas nieużytych, bo mało lub prawie zupełnie nieznanych. Oznacza to, że więcej ludzi na tej ziemi żyć będzie mogło, niż dotychczas jest przez nią żywionych. Politycznie oznacza to zupełną zmianę pojęć o granicach oraz obszarach poszczególnych państw. Bezwątpienia, przemiana pojęć nie będzie szła tak błyskawicznem tempem, jak postępuje rozwój techniczny w opanowaniu powietrza, przenika ona jednak z dniem każdym głębiej do naszych umysłów.

Spójrzmy, co dzieje się już dzisiaj. Przeciętna szybkość, z jaką kursują samoloty komunikacyjne, wynosi 150 klm. na godzinę i niewątpliwie w najbliższej przyszłości zostanie ona przynajmniej podwojona. Wówczas stolica Polski oddaloną będzie od Berlina, Pragi czy Wiednia zaledwie o dwie godziny, od Paryża o pięć. Londyn od Paryża o godzinę i t. p. Gdzie tu może być mowa o jakiejś linji bojowej na granicach państw, jakże bardzo zmieni się pojęcie o ochronie serc krajów przez linje bojowe i etapy. Cóż znaczą przestrzenie w czasie pokoju! Jakżeż zmienił się świat, skoro dziś możemy się dostać w przeciągu godzin lub dni tam, gdzie dawniej na przebycie tych przestrzeni przy korzystaniu z najszybszych expresów i okrętów trzeba było wielu tygodni. Dzisiaj już słyszy się o płatowcach na kilkadziesiąt osób, o zawrotnej jak na dzisiejsze pojęcie, szybkości 400 klm. na godzinę. Lot w w dzień czy w nocy we wszystkich porach roku, bez względu na warunki atmosferyczne, nie przedstawia już dzisiaj trudności nie do przezwyciężenia.

Jasnem jest, że naród, który w rozwoju lotnictwa zajmie miejsce przodujące, osiągnie większe korzyści od tych narodów, które pozwolą się wyprzedzić.

Nie podlega dyskusji, że naród, opanowujący gościńce powietrzne, stanie o wiele silniej politycznie i gospodarczo od tego, który się cudzemi gościńcami musi posługiwać. I o to przodownictwo toczy się walka, w której każdy stara się zdobyć dla siebie jaknajwięcej linji transkontynentalnych.

Główny Komitet Budowy Pomnika Adama Mickiewicza

w Wilnie

Pod protektoratem IGNACEGO MOŚCICKIEGO Prezydenta Rzeczypospolitej
JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO Marszałka,
MACIEJA RATAJA Marszałka Sejmu, WOJCIECHA TRĄMPCZYŃSKIEGO
Marszałka Senatu

Zwraca się do Całego Narodu Polskiego

z następującą

ODEZWĄ:

POLSKO!

Z mesjanicznego krzyża zdjęta — żywą nie umarłą. Przez ludy świata uznana za wolną i przywróconą do odwiecznych swoich praw, Ojczyzno nasza najmilsza. Jak daleko sięgasz granicami swemi, jak szeroko po ziemskim kolisku sięga rozproszenie synów twoich — słuchaj!

Ten twój syn najwierniejszy i najpłomienniej cię miłujący, co u krzyża twego stał, przerastając genjuszu swego majestatem cały naród nasz rozbolały, wielki mistrz, co Polskę omroczoną najciemniejszą dolą, trzymał w blasku nieśmiertelnej sławy własnej, wielki wieszcz, co nietylko zmartwychwstanie Polski wyprorokował, lecz w jasnowidzeniu ogromnego ducha wytknął obcym ludom drogowskazy, sięgające w przyszłość bezkreśną — nieuczczony jest jeszcze tak, jak uczonym być powinien.

Gdy prochy Adama Mickiewicza, sprowadzone z dalekiej ziemi tułactwa, grzebano w Krakowie przy biciu dzwonów w całej Polsce, nie zawtórzył im jeden tylko dzwon — dzwon w Wilnie u Świętego Jana. Każde miasto polskie, w którego murach biły serca polskie, wznosiło kolejno pomnik Adamowi Mickiewiczowi jako najdostojniejszemu symbolowi: Ojczyzny chwały i miłości Ojczyzny. Tylko nie Wilno.

A przecie tu w Wilnie, nie gdzieindziej, w filareckiej dojrzewając promienności, zbierając w duszę na życie całe podwileńskich krajobrazów urok niezrównany oraz tradycyj wileńskich przepyszny koloryt; przecie tu podczas ciężkich dum w bazyljańskiej celi więziennej, tudzież w błyskawicy kibitek, pędzonych z Wilna na syberyjskie śniegi — stał się Mickiewicz Gustawem i Konradem z „Dziadów“, i przewodnikiem narodu z „Ksiąg Pielgrzymstwa”, i twórcą równego epopejom starożytnym „Pana Tadeusza“.

Stąd, z Wilna, wyszedł Mickiewicz w świat szeroki.

I w nieśmiertelność.

Więc jeżeli Mu za życia, nawet na wyżynach rzymskiego Kapitolu ludzie obcy hołd składali, jako jednemu z największych genjuszów świata, czyliż jest do pomyślenia aby u kolebki Jego ducha, tu w Wilnie, nie miał stanąć godny wieszcza, pomnik, upamiętniający po wszystkie czasy: kim był Mickiewicz dla Wilna i czem było Wilno dla Mickiewicza?

Przeto my tu w Wilnie, u stóp Wysokiego Zamku Jagiellonów, u wrót Wszechnicy przez Batorego założonej, nad brzegiem Wilji, co, jak nić tęsknoty nieutulonej, wije się przez cały żywot największego z poetów Polski; przeto my tu, gdzie dotąd wytężywszy ucho, pochwycić można rytm serca Mickiewicza w szumie borów i ruczajów naszych; przeto my tu, synowie tej ziemi ukochanej, którą On nazwał Ojczyzną swoją, — utworzyliśmy Komitet, mający na celu

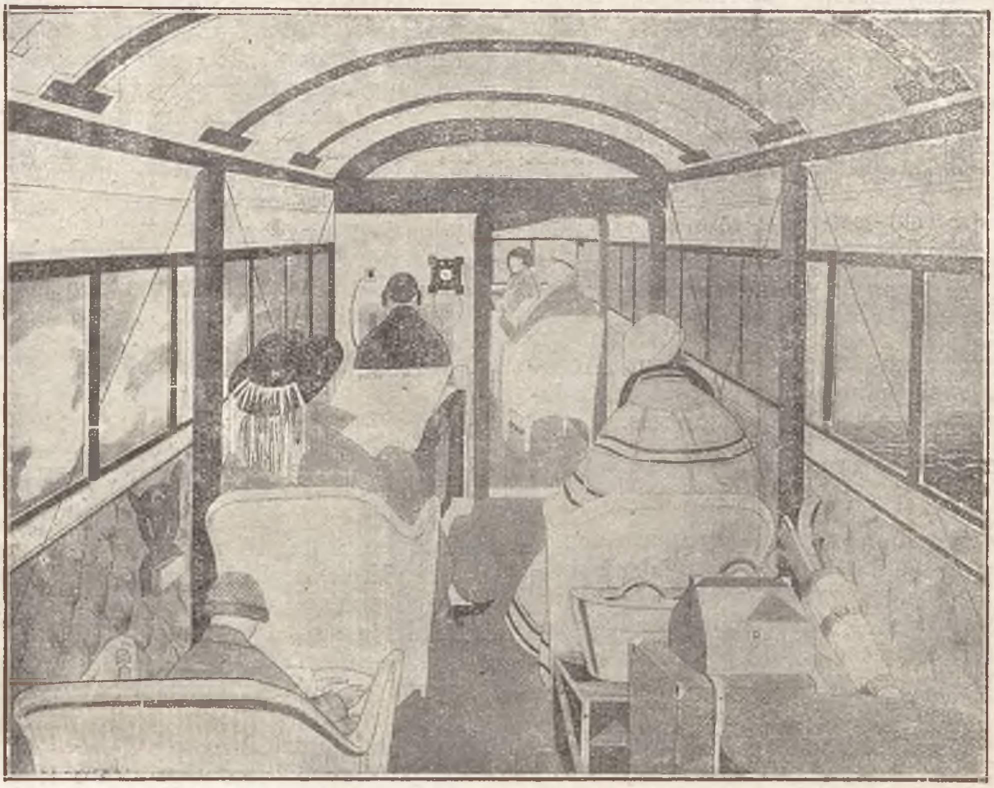
Wzniesienie w Wilnie Pomnika ADAMOWI MICKIEWICZOWI.

Wzniesiemy go w Wilnie takim, jakim wola będzie Narodu Polskiego, aby stanął.

Po całej Polsce rozrzuciliśmy kwestarskie skarbony. Rodacy! Niech na pomnik wileński Mickiewicza da każdy z Was, ile może.

Na chwałę dla największego z Polaków. Polsce, co Go wydała, na chwałę.

Składki przyjmuje redakcja miesięcznika „Ster“ Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Lublin, Powiatowa 1.



Kabina samolotu pasażerskiego z pasażerami.

Czytaj, bo to ciekawe i czego nie wiesz.

Samolotem dookoła kuli ziemskiej.

(ATE) Według doniesień nadchodzących z Lizbony, dn. 2 b. m. 4-ch lotników portugalskich pod kierownictwem mjr. Rarmento Biers, który swego czasu przebył drogę z Lisbony do Brazylji, wystartował z Lizbony, by dokonać raidu powietrznego dookoła kuli ziemskiej. Pierwszym etapem podróży jest linja: Lizbona — Portugalska Guinea.

Przygotowanie do przelotu nad Atlantykiem.

(ATE) Dwaj lotnicy francuscy, Nusgesser i Coli, zamierzają w najbliższych tygodniach dokonać przelotu z Francji do Ameryki Podróż podjęta ma być na samolocie „Goliath“, z których obecnie lotnicy dokonują szeregu prób w Ghartres.

Komunikacja powietrzna i radio

(ATE) Samoloty komunikacyjne, kursujące na linji Paryż—Londyn wyposażone zostały w radio-aparaty. Podróżni powietrzni mogą zatem w czasie całej podróży słuchać audycji londyńskich i paryskich, przyczem szum silnika nie wpływa zupełnie na czystość ich odbioru.

Rekordowy lot angielskiego pilota komunikacyjnego.

(ATE) W dniu 3 b. m. Mac Intosch, pilot angielskiego towarzystwa żeglugi powietrznej „Imperjal Airways“ przebył przestrzeń z Londynu do Berlina w 4 godziny 45 minut. Przestrzeń ta 1000 klm. długa, przebyta została zatem z przeciętną szybkością 200 klm. na godzinę.

Bremen-Nowy-Jork w dwa dni

Według doniesień, nadchodzących z Ameryki, przybył tam na okręcie „France“ przedstawiciel zakładów Forda na Europę George Robertson.

Oświadczył on, że najbliższe dwa lata przyniosą urzeczywistnienie planów, które w ostatnich czasach zaprzątają umysły wszystkich przemysłowców lotniczych, stworzenia komunikacji po-

wietrznej pomiędzy Europą a Ameryką. Droga między oboma kontynentami przebywaną będzie w ciągu dwuch dni.

Chlubna statystyka Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“

Statystyka P. L. L. „Aerolot“ za rok 1926 wykazuje, że w roku tym na polskich linjach przewieziono 6.704 osoby; 158.116 klg. bagażu i towarów i 716 klm. poczty.

Ogółem od 1922 r. przewieziono 17.637 osób, 285.750 klg. bagażu i towarów i 3.435 klg. poczty.

Zaznaczyć należy, że do tej pory „Aerolot“ nie miał ani jednego wypadku tak z ludźmi, jak również z towarami i pocztą.

Dwieście osiemdziesiąt sześć tysięcy kilogramów

różnych towarów przewiozły dotychczas samoloty Polskiej Linji Lotniczej, bez jakiegokolwiek uszkodzenia czy zagubienia.

Towary w ciągu kilku godzin przychodzą na miejsce przeznaczenia.

— Ułatwione formalności celne —

Warszawa, Nowy-Świat 24, tel.		9 - 00 i 19 - 88
	lotnisko	8 - 50
Kraków, ul. Św. Anny 4,		32 - 22
	lotnisko	25 - 45
Lwów, Tow. „Orbis“, ul. Jagiellońska		8 - 11
	lotnisko	22 - 75
Łódź, ul. Piotrkowska, 67		3 - 11
	lotnisko	26 - 15
Gdańsk - Wrzeszcz,	lotnisko	415 - 31
Wiedeń, Tegetthofstr. 7 Mezzanin		71 - 0 - 84
	lotnisko	48 - 5 - 60

Dwadzieścia sześć tysięcy listów

przewiozły dotychczas samoloty Polskiej Linji Lotniczej, dostarczając je w kilka godzin po nadaniu adresatom w miejscu przeznaczenia.

List express kosztuje groszy 70
„ lotniczy „ „ 60

Listy wysyłane drogą powietrzną bez żadnych dopłat doręczane są adresatom, podobnie jak telegramy.

Z Polski i ze świata.

Przegląd prasy z ubiegłego tygodnia.

Rozwój polskiego lotnictwa. „Polska Zbrojna“ z dn. 18 z. m. przynosi wiadomość o niezmiernie doniosłem zdarzeniu dla rozwoju naszego przemysłu lotniczego i zupełnego uniezależnienia się od zagranicy. Zdarzeniem tem jest fakt powołania do życia nowej organizacji „Zrzeszenie polskich przemysłowców lotniczych“, które będzie konsolidować pracę naszego młodego przemysłu lotniczego.

„Przegląd Wieczorny“ z dn. 17 ub. m. donosi o pomyślnie przeprowadzonych próbach na lotnisku w Ławicy pod Poznaniem z nowym samolotem polskiej konstrukcji. Płatowiec ten zbudowany w fabryce „Samolot“ pod Poznaniem jest pomysłem inż. Bartla. Jest on dwupłatowcem szkolnym dwuosobowym i dokonane na nim dotychczas 30 lotów wykazały jego wprost doskonałe zalety. Dzięki sztandaryzacji i prostocie konstrukcji cena samolotu Bartla będzie tańsza od podobnych typów, które sprowadziliśmy z za-

---

GUSTAW LAWINA.

NASZ FELJETON.

Zmartwychwstanie...

Święta. Przecudowne polskie święta. Ileż to wspomnień z dziecinnych lat snuje się na kanwie pamięci... Ile „sielskich anielskich“ świąt spędziło się w kole rodzinnem?... Była to jeszcze niewola. Resurekcja miała tyle w sobie uroku, tyle mocy, tyle siły. Moc niezatartych niczem wrażeń wynosiło się ze świątyni Pańskiej po resurekcji. Huk strzałów „kaliflorkowych“, grzmot dzwonów rozchuśtanych, podniebny akord rozełkanych organów, zwycięzki hymn pieśni, wyrywający się z tysięcy rozdartych serc polskich—to niewolny rozpaczny krzyk, który robił z polskiego nazwiska „pacierz co płacze i piorun co błyska...“ A światem z tej tonacji blizko przez lat sto pięćdziesiąt szło Zmartwychwstanie... nie polskie, ale Chrystusowe...

I wszyscy święcie wierzyliśmy w to, że przyjdzie Polski Zmartwychwstanie, że doczekamy chwili, kiedy w polskiej świątyni polski ułan przy grobie Chrystusa straż trzymać będzie.. że. polskie dzwony zagrają w ów wiosenny poranek nie symfonję smutku, ale hejnał radości...

I przyszedł dzień...

Polsce wyrosły skrzydła u ramion — Orzeł Biały poderwał się z podniewolnej skały... Powstały kości bohaterów, wybielone śniegiem północy i wymyte językami reniferów i dzikich kóz syberyjskich...

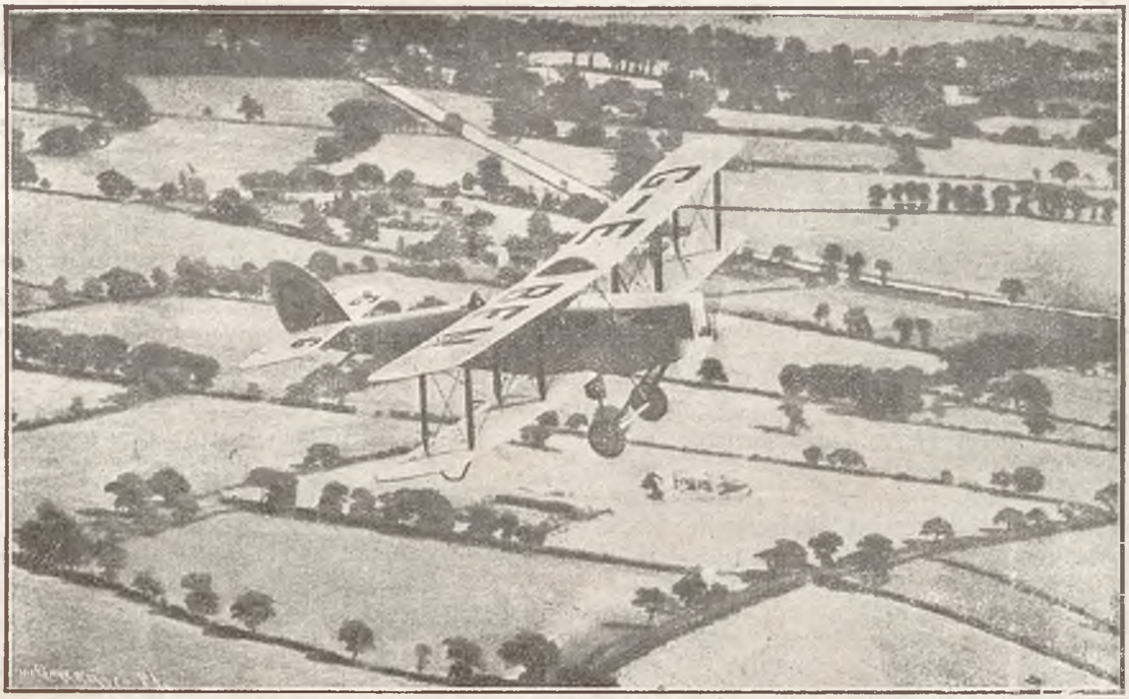
Przyszedł dzień Zmartwychwstania...

Anioł cichego smutku opuścił swoją Ojczyznę i na jego miejsce Anioł Radości przyszedł...

Było to ośm lat temu...

Jajko wielkanocne poświęciliśmy serdeczną łzą, co radośnie w każdej rodzinie rankiem przy tradycyjnym dzieleniu na talerz spłynęła.

O roku ów, któż cię nie pamięta w kraju, byłeś szczęściem co płacze i słońcem co świeci.



Jak wygląda ziemia z lotu ptaka.

granicy. Płatowiec narazie wyposażony jest w silnik francuski „Salmson“ o sile 120 MK. Przewidywane jest jednak zastąpienie go silnikiem polskim, projektu inż. Zalewskiego, który obecnie buduje fabryka warszawska „Avia“.

„Lot Polski“ wreszcie w numerze z marca pomieszcza artykuł, poświęcony warszawskiej stoczni lotniczej. Czytamy tam: „Niewątpliwie stocznia, która zatrudnia obecnie około 70-ciu pracowników, jest tylko zaczątkiem przemysłu wytwórczości samolotów metalowych—jego podwaliną, jest dalej bardzo ważnem ogniwem racjonalnego rozwoju lotniczego przemysłu metalowego, daje cały szereg doświadczeń, gdyż wyszkala coraz większe kadry specjalistów nietylko ze swego personelu, ale i przyjmuje na praktykę słuchaczy wyższych uczelni i członków różnych związków lotniczych. Stocznia przeprowadziła konserwację, remonty generalne i remonty spowodowane uszkodzeniem, których wymagały sa-

---

I radością dla starców i weselem dla dzieci...

O tobie niemowlętom w kołysce śpiewają, że byłeś jeden, wielki i święty dla Polski...

Polsko Zmartwychwstała!!

Przy odwalonym grobowcu stanął anioł-samolot na straży i wszystkim spieszącym do wsi i miasta zwiastował nowe jutro...

A kiedy Ojczyzna-Matka swe bolesne ręce wyciągnęła po kraju, pośpieszyli ku Niej Orlęta Lwowskie, Armja dzieci 1920 r. i Powstańcy Górnośląscy — a z za mórz i oceanów błękitne do szarych przybieżeli „leguni“.

Anioł-samolot porzucił opuszczony grobowiec i zawisł ponad polską ziemią ofiarnie krwią zroszoną.

Anioł-samolot z pierwszej w Polsce fabryki Plage i Laśkiewicz wyfrunął!.

Zawisł ponad polską chmurą, co z wiosną błyska i radośnie płacze i strzeże polskich gwiazd na błękicie, polskiego słońca i polskiego nieba...

I naród cały z dumą i chlubą spogląda codzień na swego Anioła-Stróża-samolot i z serca wkleja mu coraz to nowe piorka w złotych rękojeściach L. O. P. P. Ktokolwiek pod polskim niebem mieszka, polski chleb zajada, słucha rozgwaru szumiących polskich łanów i piosnki skowronka — ktokolwiek korzysta z praw i przywilejów Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, czy to z dymnej chaty — czy kryształowego pałacu, jeżeli do tej pory nie należy do L. O. P. P. niechaj nie bierze do ręki jajka święconego, bo doń nie należy Zmartwychwstanie — to ofiarne umiłowanie czynu dla Ojczyzny.

Kto nie umie ofiarnie miłować — nie należy do L. O. P. P., do krainy szczęścia nie powiedzie go Anioł-Stróż samolot, ale wiedźma mamona, która przez życie ujeżdżała jego duszę...

Polsko! Ty dziś mieć będziesz tylko Zmartwychwstańców.

moloty i silniki „Polskiej Linji Lotniczej“. Samoloty te dzięki temu mogły w r. 1926 przelecieć 6.000 godz., czyli około 825.000 klm., odbyły 2.815 podróży, przewiozły 6.700 pasażerów, 159.666 kg. towarów i 703 kg. poczty, nie narażając żadnego z pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu. Ponadto, stocznia w r. 1926 przeprowadziła generalne remonty dwuch samolotów metalowych Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Podobne radosne wiadomości przyniosły nam ostatnie dnie z dziedziny rozwoju szkolnictwa lotniczego i Instytutu Badań Lotniczych.

Dzienniki doniosły, iż 1 kwietnia zostanie otwarty Instytut Aerodynamiczny w Warszawie; w „Locie Polskim“ z miesiąca marca czytamy zaś o polskim chemicznym Instytucie Badawczym. Obok Instytutu Aerodynamicznego w ciszy—mało znane szerszemu ogółowi — powstało w Warszawie nowe monumentalne dzieło: „Chemiczny Instytut Badawczy“. Właściwym inicjatorem i twórcą Instytutu jest p. Prezydent R. P. Mościcki, którego działalność naukowa i techniczno-przemysłowa uderza ogromem pracy, wiedzy i talentu i który zaiste dobrze zasłużył się nią Ojczyźnie. Chemiczny Instytut Badawczy będzie placówką poświęconą twórczej pracy technologicznej, celem rozbudowy polskiego przemysłu chemicznego i przystosowania go do potrzeb obrony Państwa. Powstanie tej doniosłej placówki ma wprost nieocenione znaczenie dla naszego przemysłu i obrony Państwa.

Wreszcie dzienniki łódzkie sygnalizują, iż na tamtejszem lotnisku założona będzie w najbliższych tygodniach stała szkoła dla pilotów cywilnych i że z wiosną przyszłego roku wyjdą z niej pierwsze kadry wyszkolonych lotników. (ATE.)

POLSKA.

Letni rozkład lotów.

W pierwszych dniach kwietnia polskie towarzystwa żeglugi powietrznej zamierzają wprowadzić na swoich linjach nowy rozład lotów, na okres wiosny, lata i jesieni. Rozkład ten ma być uzgodniony z połączeniami kolejowemi, tak aby pasażerowie z prowincji mogli bezzwłocznie odbywać dalsze podróże samolotami, względnie przybywając samolotami mogli bez straty czasu odbywać dalsze podróże na prowincję kolejami. Ponadto w nowych rozkładach lotów uwzględniono bezpośrednie połączenie z zagranicznemi linjami lotniczemi.

Wystawa L. O. P. P. a Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych.

(ATE) W wystawie organizowanej przez L. O. P. P., która odbędzie się między 30.IV a 31.V b. r. w Warszawie w „Łobzowiance" weźmie udział Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych“, wystawiając eksponaty naszych wytwórni płatowców, silników, towarzystw komunikacji powietrznych i pomocniczego przemysłu lotniczego. Wystawa ta zatem będzie po raz pierwszy przeglądem całokształtu naszego lotnictwa.

STANY ZJEDNOCZONE.

Międzynarodowe zawody balonów wolnych.

W czasie od 1.8 do 15.9 b. r. odbędą się w Stanach Zjednoczonych międzynarodowe zawody balonów wolnych o nagrodę Gordon Bennetta.

Z lotnictwa amerykańskiego.

O dużym postępie, jaki robi przemysł lotniczy Stanów Zjednoczonych, świadczy fakt, iż z liczby 1.200 samolotów komunikacyjnych znajdujących się w dniu 1.I 1927 r. w Stanach Zjednoczonych, 636 zostało zbudowanych w roku 1926. Z amerykańskich wytwórni lotniczych na pierwszem miejscu stoją zakłady „Advance Aircraft Co“, które w ubiegłym roku zbudowały 200 samolotów, na 2-im zaś „Lincoln Standart Aircraft Comp.“, które w roku 1926 wypuściły 79 płatowców.

Nowe podróże „Zeppelina“.

„Chicago Tribune“ donosi z Madrytu, iż dr. Eckener, znany z przelotu na „Zeppelinie“ do Ameryki, zamierza obecnie dokonać kilku nowych podróży. Pierwszą z nich będzie lot na biegun północny, celem dokładnego ustalenia jego położenia. Czas tej podróży oblicza Eckener na dwa dni. Drugim lotem ma być podróż do Tokio, jaka to droga ma być przebyta w 4 dni. Trzecią podróżą będzie lot z Sewilli do Buenos Aires, jako I-szy przelot pasażerski ponad Atlantykiem.

Żegluga powietrzna w Stanach Zjednocz.

(ATE) Podsekretarjat Lotnictwa Stanów Zjednoczonych pracuje obecnie nad zadaniem rentowności komunikacji powietrznej. Największy dochód przewiduje się w początkach z przewozu poczty. Badania nad rentownością linji Nowy-York—San-Francisko wykazały, że na odcinkach między Nowym - Yorkiem, a Chicago i między Elko a San-Francisko rozchody administracyjne i wydatki utrzymania szlaków powietrznych pokrywały się z dochodami czerpanemi za przewóz poczty. Na przestrzeni mniej zaludnionej i mniej uprzymysłowionej między Chicago i Elko utrzymanie linji wykazuje deficyt. Najwięcej z poczty lotniczej korzystają banki, którym chodzi

o jaknajśpieszniejsze przeprowadzenie clearingu, a także wszystkie inne instytucje i osoby prywatne, którym zależy na uniknięciu straty procentów od sum, dysponowanych drogą listową. Również poważne dochody przewiduje się z przewozu przesyłek exoresowych, wśród których pierwsze miejsce zajmują przesyłki części zapasowych maszyn i narzędzi technicznych. Dalej zapowiadają się bardzo poważnie transporty strojów damskich i modnej konfekcji, wreszcie idzie ruch osobowy i ogólno towarowy.

ARGENTYNA.

Stała komunikacja pocztowo-lotnicza pomiędzy Argentyną a Europą.

Generalna Dyrekcja poczty Argentyńskiej zawarła z jednem z towarzystw awiacyjnych francuskich układ w celu zorganizowania stałej służby pocztowo-lotniczej pomiędzy Argentyną a Europą. Odjazd aeroplanów odbywać się będzie raz na tydzień.

FRANCJA.

Ruch lotniczy we Francji.

Francuskie czasopismo lotnicze „Los Ailes“ w jednym z ostatnich numerów podaje statystykę ruchu z paryskiego portu lotniczego w Le Bourget za rok 1926. W roku ubiegłym lądowało tam i startowało 5.500 samolotów. Samoloty przewiozły 22.910 pasażerów, 1.213.000 kg. towarów i 10.400 kg. poczty.

Organizacja nowej linji powietrznej we Francji.

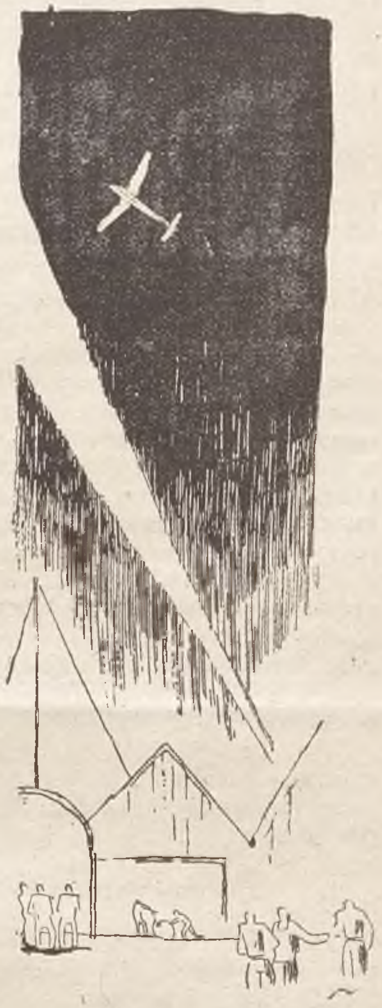
Francuskie Tow. komunikacyjne „Air Union“ zamierza zorganizować komunikację hydroplanową na przestrzeni Paryż—Lyon—Marsylja—Korsyka—Ajaccio—Tunis. Otwarcie tej linji zależnem jest od wyników, jakie osiągnięte zostaną w próbnych lotach propagandowych od dnia 11-II b. m. przez to towarzystwo na linji Paryż—Londyn.

Kto podróżuje samolotami we Francji?

(ATE) „L'Aero-Sports“ publikuje urzędową statystykę osób, które podróżowały samolotami w miesiącu styczniu do i z Paryża. Najwięcej pasażerów powietrznych było narodowości angielskiej, bo aż 54%, później amerykan 13%, francuzów 12%, holendrów 6%, niemców 4% i innych 11%.

Ruch w paryskim porcie lotniczym.

(ATE) W pierwszym tygodniu b. mies. w paryskim porcie lotniczym dla żeglugi powietrznej w Le Bourget startowało i lądowało 70 samolotów z 405 pasażerami i 70.000 kg. towarów.



W nocy samolot może być pochwycony w snop światła reflektora.

Olbrzymi raid francuski.

Wedle doniesień „Le Matin“ lotnik francuski porucznik Coudourer i sierż. Terrassier zamierzają dokonać olbrzymiego raidu na przestrzeni 40.000 klm. Droga raidu wiedzie z Paryża dookoła Atlantyku przez Dakar, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Panamę i New - York etapami po 4.000 — 5.000 klm. z powrotem do Paryża. Raid ma się odbyć na samolocie wyposażonym w silnik o mocy 500 MK., który zdolny jest unieść 4.000 litr. benzyny. Ten zapas paliwa pozwalać będzie na loty 40-to godzinne bez potrzeby lądowania.

ANGLJA.

(ATE) Angielski minister lotnictwa Sir Samuel Hoare z okazji debat nad budżetem wskazał na konieczną potrzebę wprowadzenia w bież. roku nowych samolotów dla wojskowości przy wyeliminowaniu przestarzałych typów, pozostałych z wojny. Z tego też po-

wodu chociaż budżet ogólno-państwowy jest niższy o 3% od roku zeszłego, to budżet na cele lotnictwa podwyższony został o 10%. Z końcem bieżącego roku 2/3 ogólnej ilości wojsk lotniczych otrzyma nowe płatowce.

Sir Samuel Hoare w mowie swej nadmienił, że wyposażenie wojskowości w nowe samoloty będzie ekonomicznem i w konsekwencji musi przynieść oszczędności. Znajdujące się w budowie dwa sterowce będą w stanie pomieścić więcej niż 211 kompletnie uzbrojonych żołnierzy i eskadrę samolotów. Konstrukcja sterowców daleko prześciga typy wojenne i daje gwarancję zupełnego bezpieczeństwa.

Rozwój awiacji cywilnej.

Rząd angielski opublikował dane statystyczne, ilustrujące rozwój awiacji w ciągu ostatnich lat. 23 lata minęły od czasu pierwszych poważniejszych eksperymentów, które wydały praktyczne rezultaty, dokonanych przez braci Wright w Stanach Zjednoczonych. W roku zeszłym w różnych częściach świata aeroplany cywilne przebyły przestrzeń wynoszącą przeszło 12½ miljona mil. w r. 1919 aeroplany prowadzone przez lotników cywilnych przebyły zaledwie 1.170.000 mil., w roku zeszłym długość stałych linji komunikacyjnych w Europie wynosiła 18.120 mil. W Ameryce 8.000 mil, w Afryce 3.641 mil, w Australji 3.267 mil, w Azji 1.323 mil. Ogółem regularna powietrzna komunikacja pokrywa obecnie przestrzeń wynoszącą przeszło 34.000 mil, wówczas gdy w roku 1920 nie dochodziły do 10.000 mil.

Zawody lotnicze w Anglji.

15/V b. r. rozpoczną się w Southampton zawody lotnicze dla angielskich samolotów państwowych i prywatnych. Zawody mają być rewją wszystkich angielskich wynalazków z ostatnich czasów

Popaganda lotnictwa W. S. H.

(A. T. E.) Słynny lotnik angielski Alan Cobham udał się okrętem „Berengaria“ do Ameryki celem dokonania szeregu lotów propagandowych ponad Stanami Zjednoczonemi.

I T A L J A.

Organizacja lotnictwa we Włoszech.

Włoski podsekretarz stanu dla spraw lotnictwa w ostatnich dniach ogłosił utworzenie generalnej dyrekcji portów lotniczych, która obejmie zarząd wszystkich lotnisk zarówno wojskowych, jak i cywilnych. Na czele nowego urzędu stanie prawdopodobnie generał.

Policja powietrzna we Włoszech.

Włoska Rada Ministrów na jednem z ostatnich posiedzeń uchwaliła przyjęcie projektu stworzenia policji powietrznej oraz uchwalę upoważniającą rząd do subwencjonowania krajowych Tow. żeglugi powietrznej w przeciągu najbliższych 10-ciu lat.

Pierwszy włoski samolot metalowy.

Włoskie zakłady lotnicze „Fiat“ wypuściły w ostatnich dniach samolot, który jest pierwszym płatowcem włoskim konstrukcji ściśle metalowej. Samolot jest dwupłatowcem i nosi nazwę „R 22 Fiat“. W czasie przeprowadzonych prób, które dały dobre rezultaty, samolot osiągnął wysokość 5.000 mtr. przy obciążeniu 2.500 kg. tonażu.

Z komunikacji powietrznej we Włoszech.

Wedle doniesień „L'Aero Sports“ dyskutowany jest obecnie w Rzymie projekt założenia konsercjum dla przyśpieszenia rozwoju komunikacji powietrznej we Włoszech. Konsorcjum ma kontrolować wszystkie wytwórnie samolotów i towarzystw komunikacji powietrznej. Kapitał konsorcjum ma wynosić dziesięć miljonów lirów i mają do niego przystąpić „La Navigazione Generale Italiana, L'Institut de Credit Maritime, Le Lloyd Sabaudo, La Banque de Naples, La Banque Commerciale Italiana, Le Credit Italien, La Banque Nationale de Credit, La Banque de Rome.

Watykan będzie posługiwał się aeroplanami.

Pisma amerykańskie donoszą z Rzymu, iż Papież zamierza zorganizować służbę samolotową dla spraw Kościoła niecierpiących zwłoki. Samoloty mają być użyte jako środek komunikacyjny dla dostojników Kościoła, którzy przebywają w krajach, gdzie komunikacja jest utrudniona. Samoloty mają im umożliwić szybkie stawienie się w Rzymie w sprawach ważnych. Do takich np. należy zebranie kardynałów (Konklawe), dla wyboru nowego Papieża. Ze względu na to, że Konklawe musi się zebrać najpóźniej w 15 dni po śmierci Papieża, dotychczas wielu kardynałów nie mogło przybywać na oznaczony czas do Rzymu. Projektowana obecnie komunikacja powietrzna ma w przyszłości temu zapobiec.

W Ł O C H Y.

Zniszczenie hydroplanu znakomitego lotnika włoskiego.

(ATE) Słynny lotnik włoski de Pinedo, który odbywał lot naokoło świata — od dłuższego czasu nie dawał o sobie żadnych wia-

domości. Zachodziła obawa, że zginął w falach oceanu. Jakoż rzeczywiście w d. 7.IV r. b. dzienniki włoskie doniosły o zniszczeniu hydroplanu tego znakomitego lotnika. Mussolini miał wydać rozkaz natychmiastowego wysłania identycznego hydroplanu do Ameryki.

Przybycie nowego aparatu na drugą półkulę oczekiwane jest w ciągu dni piętnastu.

NIEMCY.

Nadzór nad rozwojem komunikacji lotniczej w Niemczech.

Dn. 25 ub m. odbyło się w Berlinie pod przewodnictwem Ministra Komunikacji d-ra Kocha posiedzenie Państwowej Rady Żeglugi Powietrznej. Rada akceptowała projekt niemieckich przemysłowców w sprawie zorganizowania w marcu przyszłego roku międzynarodowej wystawy lotniczej w Berlinie. Następnie Rada zajmowała się kwestją stworzenia map lotniczych całych Niemiec, oraz zaprowadzeniem urządzeń przyziemnych, zezwalających na loty w nocy i we mgle.

Subwencje rządowe na lotnictwo.

(ATE) „L'Aero-Sports" donosi, iż komisja główna Reichstagu uchwaliła dadatkowe kredyty do budżetu Ministerstwa Komunikacji w wysokości 2.000.000 mk. zł. dla subwencjonowania zakładów „Zeppelina" we Friedrichshafen. Dyrektor fabryki bowiem Eckoner oświadczył, że fundusze fabryki pozyskane z ofiar publicznych wystarczyły wprawdzie na pokrycie kosztów opracowania planów i przeprowadzenia prób, jednakże do budowy nowego sterowca minimalnie potrzebną jest suma 2.000.000 mk. Subwencja rządowa przeznaczona będzie na budowę Zeppelina L. 27, który ma być użyty do komunikacji powietrznej Europa—Ameryka.

Rekord lotniczy.

(ATE) Dn. 21 b. m. samolot niemiecki typu Junkers'a zdobył rekord światowy długości drogi bez lądowania. Utrzymywał się on w powietrzu przez 22 godzin, przelatując przestrzeń 2.735 klm. Dotychczasowy rokord zdobyty 17 b. m. przez portugalskiego lotnika mjr. Bąiros wynosił 17 i $^1/_4$ godz. oraz 2.575 klm.

Ciekawy eksperyment lotniczy.

Dn. 15 b. m na lotnisku w Kassel (Niemcy) dokonano ciekawego eksperymentu lotniczego. Polegał on na wypuszczeniu zwykłego samolotu do którego był przywiązany liną szybowiec (samolot bez silnika). Skoro oba płatowce osiągnęły odpowiednią wysokość, pilot szybowca oddzielił swój aparat od samolotu i pięknym szybowym lotem powrócił na lotnisko. Eksperyment nie jest niczem nowym, gdyż problem łączenia kilku płatowców linami na wzór pociągów osobowych dyskutowano jeszcze w czasie wojny światowej. Powyżej jednak opisany lot był pierwszą praktyczną próbą dokonaną z maszynami obsadzonemi i kierowanemi przez ludzi.

HOLANDJA.

Eksploatacja żeglugi powietrznej.

Holenderskie Tow. żeglugi powietrznej „Koninklijke Luchvart Maatschappij" publikuje cyfry, które pozwalają na pewien optymizm w stosunku do zmniejszania kosztów eksploatacji żeglugi powietrznej:

K. L. M. przypomina, iż podczas gdy w r. 1920 koszt tony/klm. wynosił 4 floreny 60, to w r. 1926 kwota ta spadła do Fl. 1.35. Dyrektor K. L. M. spodziewa się, iż koszty eksploatacji dróg powietrznych w dalszym ciągu będą się zmniejszać proporcjonalnie w miarę zwiększania pojemności samolotów i wzrostu frekwencji pasażerskiej, pocztowej i towarowej. Oblicza on, iż w r. 1928 koszty przewozu powietrznego tony/klm będą wynosić nie więcej, jak 60 centów holend.

AUSTRJA.

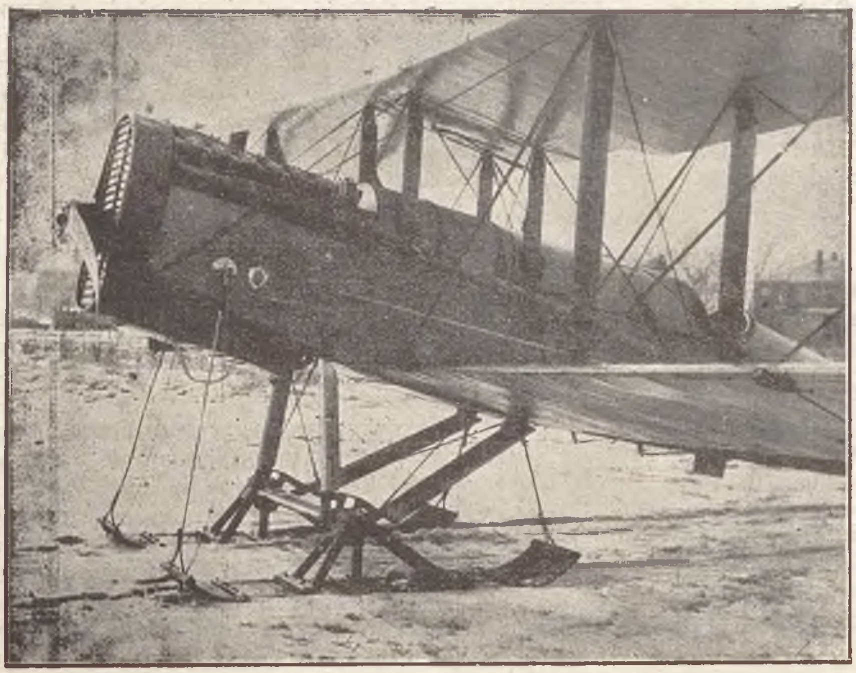
Otwarcie linji komunikacji powietrznej Wiedeń—Praga—Berlin.

Dzienniki wiedeńskie z ostatnich dni zamieszczają obszerne opisy z otwarcia linji komunikacyjnej powietrznej Wiedeń — Praga — Berlin, które nastąpiło w dniu 21 b. m. Ruch na nowej linji utrzymywany będzie codziennie za wyjątkiem niedziel, a eksploatacje jej objęły towarzystwa żeglugi powietrznej austrjackiej, czechosłowackie i niemieckie. Dotacje rządu austrjackiego wynosić mają w roku 1927 — 1632000 szyllingów, z czego będą wypłacane subwencje w wysokości 3,40 szyl. za 1 klm. lotu.

RUMUNJA.

Z lotnictwa w Rumunji.

Bukaresztański „Cuvantul" przynosi rewelacyjne wiadomości z działalności tamt. towarzystwa „Rumuński przemysł lotniczy". I.A.R., któremu rząd dał monopol na zaopatrywanie armji we wszystek sprzęt lotniczy. Ponieważ towarzystwo rumuńskie nie posiada dotychczas własnej wytwórczości, miało dostarczyć w ciągu półtora roku 100 samolotów francuskich typu „Spad" 61 i 100 silników Loraine-Ditrich po 460 MK. Pomimo iż dostawca otrzymał od rządu dziesięć miljonów franków zaliczki, nie dostarczył dotychczas ani jednego samolotu, ani jednego silnika.



Samolot z płozami.

HISZPANJA.

Komunikacja powietrzna Hiszpanja — Wyspy Kanaryjskie.

Rząd hiszpański ogłosił konkurs na zorganizowanie komunikacji powietrznej między Hiszpanją a Wyspami Kanaryjskiemi. Subwencje państwowe wynosić będą pół miljona pezetów rocznie.

Komunikacja powietrzna Hiszpanja — Argentyna.

Wedle wiadomości nadchodzących z Madrytu, w ostatnich dniach utworzone tam zostało tow. żeglugi powietrznej „Polon", które zajmie się ostatecznie zrealizowaniem linji Sewilla — Buenos - Aires. Jak wiadomo, komunikacja powietrzna między Europy a Ameryką ma być obsługiwana sterowcami typu „Zeppelin".

GRECJA.

Żegluga powietrzna w Grecji.

Greckie ministerstwo wojny opublikowało w ostatnich dniach następującą statystykę lotniczą: W roku 1924 greccy lotnicy przebyli w powietrzu 2.369 godz., przelatując 284.280 klm. W roku 1925 ilość godzin przebyta w powietrzu wzrosła do 5.475, droga zaś przebyta —do 654.840 klm. W roku 1926 piloci latali przez 6.936 godz., przebiegając przestrzeń 832.000 klm. (A. T. E)

TURCJA.

Lotnictwo w Turcji.

Liga awiacyjna turecka powstała przed dwoma laty i stała się wkrótce potężnym czynnikiem dla rozwoju awiacji tureckiej. Liga nie jest instytucją państwową, ale pracuje w porozumieniu z Ministerstwem spraw wojskowych i ze sztabem generalnym. Liga organizuje zebrania w różnych miejscowościach Anatolji, organizując lokalne związki i zbierając fundusze na budowę aeroplanów. Składki chociaż dobrowolne w rzeczywistości są podatkami, których wysokość dostosowana jest do zamożności płacących. W ten sposób, jak również dzięki loterjom, zebrano wiele miljonów funtów tureckich na cel, który premjer Ismed Pasza nazywa najważniejszym z zadań, jakie stoją wobec Turcji. Pomiędzy miastami, Konstantynopolem, Angorą, Smirną i Adaną istnieje rywalizacja, które z tych miast dostarczy większe ilości aeroplanów. Liga nie tylko buduje i zakupuje aeroplany, ale wysyła również swych lotników i fachowców zagranicę dla uzyskania wykształcenia zawodowego. Wszyscy cywilni awiatorzy i mechanicy znajdują się pod kontrolą Ligi, bez upoważnienia której nie mogą otrzymać żadnego zatrudnienia. Prócz tego są oni zobowiązani rok rocznie spędzać 6 tygodni na ćwiczeniach w szkole istniejącej przy Lidze.

SZWECJA.

Żegluga powietrzna i kolej.

Zarząd kolei szwedzkich zawarł umowę ze szwedzkiem tow. żeglugi powietrznej „Aerotransport" w sprawie wspólnego przewozu towarów. Wszystkie posyłki pospieszne idące na południe, których rozmiary nie przekraczają 8 $dcm.^3$ przewozi kolej tylko do Malmö, skąd zabierają je dalej samoloty. Ilość przesyłek określona została na każdy samolot w wysokości 100 kg. Wprowadzenie tej inowacji ma niezmiernie doniosłe znaczenie dla rozwoju żeglugi powietrznej, gdyż z jednej strony zabezpiecza samolotom tonaż, z drugiej zaś przyzwyczaja ogół do przyspieszonego obrotu ruchu towarowego, co w konsekwencji musi postawić żeglugę powietrzną w rzędzie niezbędnych środków lokomocji.

Wystawa lotnicza w Kopenhadze.

W czasie między 30 kwietnia a 13 maja r. b. odbędzie się w Kopenhadze I-sza międzynarodowa wystawa lotnicza. Protektorat nad wystawą objął następca tronu Fryderyk, na wystawę zaś przeznaczono nowy pałac Forum.

Aeroplany, jako najgroźniejsza broń ofenzywna.

„Aberden Press“ pisze, iż wkrótce z wielkich okrętów zbliżających się do brzegów Zachodniej Europy i Ameryki będą unosiły się ku wybrzeżom małe aeroplany zabierające z sobą pocztę i pasażerów, którym specjalnie zależy na pośpiechu. Pomimo to jednak aeroplany, jako broń destrukcyjna rozwijają się jeszcze prędzej, niż jako czynniki odgrywające wielką rolę w życiu handlowem kraju. W Stanach Zjednoczonych — pisze dziennik — zdołano wynaleźć sposób kierowania aeroplanami bez udziału lotnika z odległości. Aeroplany te naładowane materjałami wybuchowemi mogą być przesyłane na odległość do 35 mil. Dziennik kończy: Jeżeli dystans ten zostałby powiększony do 100 mil, Londyn mógłby być zaatakowany w ten sposób z kontynentu.

Nowy jubilat powietrzny.

(ATE) Pilot cywilny Polskiej Linji Lotniczej p. Jerzy Mitz w dn. 29 ub. m. prowadząc samolot komunikacyjny w drodze ze Lwowa do Warszawy przekroczył swój 200.000 kilometr., które dotychczas przebył w powietrzu w służbie pasasersko-lotniczej. Pilot Mitz jest po pilocie Burzyńskim, Długaszewskim i Karpińskim Tadeuszem czwartym pilotem polskim, którzy tę olbrzymią drogę równającą się przeszło 4-em okrążeniom dookoła kuli ziemskiej, przebyli w powietrzu.

Zaznaczyć należy, że wszyscy wymienieni powyżej „rekordziści“ są pilotami Tow. Polska Linja Lotnicza „Aerolot“.

Propaganda poczty lotniczej.

(ATE) Z okazji wystawy lotniczej organizowanej przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. w Warszawie, celem propagandy poczty lotniczej wśród zwiedzającej publiczności, ma być pomieszczoną na terenie wystawy specjalna skrzynka lotnicza dla poczty lotniczej. Ponadto zainteresowane czynniki zwróciły się do Dyrekcji Poczt i Telegrafów w sprawie sporządzenia specjalnego pamiątkowego stempla pocztowego z napisem „Wystawa Lotnicza“.

Wystawa lotnicza odbędzie się w „Łobzowiance“ w czasie od 30 b. m. do 31 maja.

Organizowanie żeglugi powietrznej przez Forda.

(ATE) Pisma amerykańskie donoszą, iż Sout kierownik fabryki aeroplanów Forda oświadczył, że Ford Motor Co planuje utworzenie linji napowietrznej pomiędzy Detroit i Buffalo. Linja ta ma być utworzona w celu przewożenia towarów i obsługa ma się rozpocząć nie później jak w dniu 1 lipca b. r.

Rekord lotniczy.

(ATE) Dn. 4 b. m. pilot niemiecki Horn na samolocie Junkersa G. 24 ustalił nowe światowe rekordy lotnicze. Przebywał on w powietrzu bez przerwy 14,5 godzin, robiąc 2.060 klm. przy obciążeniu samolotu 1.005 kg. tonażu. Dotychczasowy rekord światowy wynosił 10 godzin przy przeleceniu przestrzeni 1.400 klm.

Pilot Horn ustalił również światowy rekord szybkości przy obciążeniu samolotu przeszło 1.000 kg. tonażem — osiągając przeciętnie 140 klm. na godzinę.

JAGIENKA Z POD LUBLINA.

Na Alleluja!

A leć! a szum!
Żelazny ptaku!
W błękitów szlaku
Goń chmurek tłum!
Radości splot
Niech razem buja...
Ach! bo twój lot
To: Alleluja!

Nad świat! nad świat! —
To twoje hasło!
Więc wzlatuj rad
W jaśń niewygasłą!
Niech jasny huf
Nad Polską buja,
W triumfie snów —
Na Alleluja!

JAGIENKA z pod Lublina.

* * *

„Ogrodzie Oliwny, widok w tobie dziwny!“... szepcą zbolałe usta ludu, u stóp grobu zmarłego Boga.

Bo oto przez ciernie grzechów świata, przez kamienistą ścieżkę poświęcenia, przez „Ogród Oliwny“ trwóg i udręki szedł On, Ten wzór nasz wiekuisty — do wielkiej chwały Swego Zmartwychwstania... Szedł — aby zbawić synów ziemi za cenę własnej Krwi...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Pachną hjacenty... Kolorowe światełka migocą, jak rzewna myśl w mózgu rozegrana — i chylą się pokorne czoła w skupionej modlitwie.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Tryumfalnym jest moment Zmartwychwstania! Co rok jednaka pełnia radości króluje w sercach wierzących choć grzesznych... Lecz aby prawdziwe niczem niezmącone Allejuja ogarnęło niebo i ziemię, aby nie zmarnowała się Ofiara — dusza ludzka powinna przypiąć sobie skrzydła unoszące ją ponad marnością żądz, w błękitna atmosferę niepokalania.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Przez ból i mękę szła ukrzyżowana Polska do swojego Zmartwychwstania! Krzyżowali ją wyrodni synowie, krzyżowali — władcy silniejsi od niej...

Ale oto wypełniła się ofiara i ku nieśmiertelnej radości serc kochających — Polska powstała z grobu tryufująca i święta!

A szatan czyha... a szatan patrzy, czekajc momentu słabości...

Więc poczucie samoobrony wielkim głosem przemawia w sercach ludu: — Wzlotów! wzlotów jaknajwięcej, aby nie zmarnował się cud zmartwychwstania!

Niech polskie orlęta uderzą w skrzydła, na — wielkie Ojczyzny Alleluja!

Niech mnożą się zastępy rocerzyków błękitnych, co wiecznie czuwając w sferach czystych i górnych zatryumfują nad gadzinowym podpełzaniem szatana!

Alleluja Tobie, Polsko uskrzydlona!

HUMOR LOTNICZY.



rys. ŚWID... ...SKI.

KOMUNIKAT № 7

Lubelskiego Komitetu Wojew. L. O. P. P.

Loty Propagandowe.

Stosownie do zapowiedzi w jednym z komunikatów podajemy poniżej program lotów propagandowych w/g którego kolejno odbywać się będą.

W każdym powiecie samolot będzie do dyspozycji Powiatowego Komitetu 4 dni. Polecamy więc Komitetom Pow. L. O. P. P. naszego Województwa zgóry przygotować sobie plan, gdzie będą urządzane loty propagandowe.

Według obliczeń naszych, samolot będzie mógł być jednego dnia w 2—3 miejscowościach.

Z wyznaczonych 4 dni na loty propagandowe należy jeden dzień przeznaczyć dla miasta powiatowego, pozostały czas na gminy.

Na 4 dni lotów potrzeba będzie przygotować 40 klg. oleju rycynowego i 150 klg. benzyny lotniczej. Pragnąc ułatwić Komitetom Pow. w nabywaniu materjałów pędnych doborowej jakości i po cenach możliwie niskich Komitet Woj. zakontraktował całkowitą dostawę z firmą „Magierski i S-ka“ w Lublinie.

Firma powyższa zgodziła się dostarczyć dla wszystkich Komitetów Pow. olej rycynowy à 3 zł. 70 g. za 1 klg. a benzynę po 1.23,5 gr. za 1 klg., wobec czego 40 klg. oleju rycynowego wynosić będzie 148 zł. a 150 klg. benzyny lotniczej 185 zł. 25 gr., razem całość kosztować będzie 333 zł. 25 gr. loco Lublin.

Do sumy powyższej doliczy się jeszcze koszta przesyłki, która, zależnie od miejscowości danego Komitetu, może być różną.

Sumę zł. 333.25 (trzysta trzydzieści trzy złote 25 gr.) Komitety Powiatowe muszą zaraz wpłacać do Komitetu Wojewódzkiego na pokrycie kosztów lotów propagandowych, zaś koszta przesyłki maierjałów pędnych uiszczą przy otrzymaniu takowych. (Firma daje swoje naczynia na materjały pędne).

Komitet Wojewódzki polecił już firmie „Magierski i S-ka“ w Lublinie wysyłkę zamówionych materjałów pędnych do poszczególnych Komitetów Pow., które należy u siebie tak zdeponować, aby nie uległy zniszczeniu. Komitet Wojewódzki podkreśla przytem, że program lotów w oznaczonym terminie do poszczególnych Komitetów przybędzie.

Program lotów propagandowych na r. 1927.

1.V. — 5.V.	Lublin i powiat 3.VI.	21.VI.—26.VI.	Biała Podl. i powiat
6.V. — 10.V.	Puławy i powiat	27.VI.—3.VII.	Janów Podl. „
11.V. — 16.V.	Janów lub „	4.VII—9.VII	Radzyń „
17.V.—22.V	Biłgoraj „	10.VII—15.VII	Łuków „
23.V — 28.V.	Zamość „	1.IX.—6.IX.	Siedlce „
29.V.—2.VI.	Tomaszów lub. i powiat.	7.IX.—12.IX.	Sokołów „
3.VI.—8.VI.	Hrubieszów i „	13.IX—19.IX.	Węgrów „
9.VI.—14.VI.	Chełm „	19.IX—24.IX.	Krasnystaw „
15.VI—20.VI.	Włodawa „	25.IX.—30.IX.	Garwolin „

Co należy przygotować do lotów propagandowych?

Lotów propagandowych nie można urządzać bez lotniska. Dlatego też Komitety Pow. winny zakrzątnąć się około tego, aby w miejscach gdzie samolot ma odbywać loty był wybrany odpowiedni teren. Najlepiej nadaje się na lotnisko błonie, sucha łąka lub ugór koniczyny. Przestrzeń do lądowania powinna wynosić 400 na 400 metrów kwadratowych.

Nadto teren ten musi być odkryty t. j. wolny od drzew i zabudowań. Plac pod lotnisko należy wyrównać tak, żeby nie było dołów, a nawet kretowisk, gdyż nierówność terenu może spowodować katastrofę — rozbicie samolotu.

W oznaczonym dniu przybycia samolotu już rano należy przygotować ognisko mokrej słomy, którą w momencie pokazania się na niebie samolotu trzeba zapalić, a to w tym celu, aby lotnik mógł zorjentować się, gdzie ma lądować i jaki jest kierunek wiatru.

Nadto w pobliżu lotniska na wysokiej żerdz-

należy wywiesić białą chorągiew, może być zwykła płachta, względnie prześcieradło. O mających sę odbywać lotach należy zawiadomić Komendę miejscowej policji i prosić, by wydelegowała kilku ludzi do utrzymania porządku na lotnisku.

Techniczna służba lotów propagandowych składać się będzie z 4 osób, t. j. Szefa Propagandy, lub jego zastępcy, pilot mechanik i szofer, dla których należy przygotować na okres ich pobytu noclegi.

Jak urządzić imprezę lotów propagandowych?

Ze względu na to, że loty propagandowe mają lokalne społeczeństwo zapoznać bliżej z ideą lotniczą, akcja L. O. P. P. miejscowego Komitetu powinna być przeprowadzona propagandowo i z takiem przygotowaniem, aby naprawdę głębokim nurtem popłynęła przez dusze obywateli. 4 dni lotów propagandowych w każdym powiecie to wielkie święto L. O. P. P., to wielki tydzień lotniczy w danym powiecie. Dlatego też Komitety Pow. winny zabrać się do tego z całą świadomością odpowiedzialności za to, co w tym okresie dla uskrzyklenia Ojczyzny zrobią.

Loty propagandowe to ostatni zastrzyk, jaki ma do swej dyspozycji propaganda. Aby ten zastrzyk mógł wywołać należny skutek — trzeba ciało w które ma być wstrzyknięty odpowiednio przygotować.

W tym celu Komitety Pow. przygotowują u siebie, stosownie do lokalnych wymogów i warunków następujące imprezy:

1. Zbiórkę uliczną na rzecz L. O. P. P.
2. Akademję publiczną z udziałem miejscowych sił artystycznych — prelegenta wyśle Komitet Wojewódzki.
3. Po gminach odczyty z przezroczami.
4. Zabawy ludowe.
5. Loterje fantowe.

Potrzebny materjał do propagandy Komitet Wojewódzki w najbliższym czasie roześle pod adresem poszczególnych Komitetów Pow. Należy zwracać uwagę, aby we wszystkich imprezach urządzanych przez Komitety Pow. czy też Koła gminne przedewszystkiem mogli brać udział członkowie L. O. P. P., dla których stosować należy minimalne opłaty wejściowe i t. p.

Uwaga. Lotami propagandowemi kierować będzie z ramienia Komitetu Wojewódzkiego Szef Propagandy P. Pułkownik Witold Rudnicki, lub jego zastępca red. Gustaw Lawina i do nich należy się zwracać na miejscu we wszelkich sprawach związanych z akcją lotów i lotnictwa na terenie Województwa.

Z działalności Komitetu Wojewódzkiego.

Kursy Metodyczne. Z ramienia Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. zastępca Szefa Propagandy p. Gustaw Lawina w miesiącu marcu przeprowadził kursy metodyezne L. O. P. P. i dokonał wizytacji w następujących miejscowościach.

12.III. Biała Podlaska. Kurs Metodyczny. Organizatorami kursu byli WW. PP. Starosta Rudnicki, Inspektor Szkolny i Prokurator Tuz, Prezes Komitetu Pow. L. O. P. P.

Na wykładach oprócz organizatorów obecni byli: po 3-ch nauczycieli z każdej gminy oraz wszyscy wójci i pisarze gminni. Nastrój wśród słuchaczy był niezmiernie miły i serdeczny.

Z metodami pracy L. O. P. P. zapoznało się około 100 osób.

13.III. Publiczny odczyt w sali kina „Miraż“ p. t. „Idea uskrzydlenia Ojczyzny“—wysłuchało przeszło 500 osób.

14.III. Publiczny odczyt p. t. „Polska uskrzydlona“ w Janowie Podl. na zebraniu Powiatowego przysposobienia wojskowego. Odczytu wysłuchało 100 osób z pośród nauczycielstwa z całego powiatu i urzędników samorządowych.

15. III. W porozumieniu się z Dyrekcją A. Raabe w Białej Podlaskiej zorganizowano Koło fabryczne L. O. P. P. z robotników fabrycznych.

16 III. Radzyń. Kurs Metodyczny. Dzięki usilnemu poparciu p.p. Starosty, Inspektora Szkolnego i prezesa Komitetu Pow. L. O. P. P. kurs metodyczny dla P. T. Nauczycielstwa i urzędników samorządowych dał doskonałe wyniki. Przeszło 60 słuchaczy zapoznało się z pracami L.O.P.P.

26 III. Tomaszów lub. Kurs Metodyczny. Zorganizowany przez miejscowy Komitet Pow., szczególniej przez Inspektora Szkolnego p. Muchę przygotował przeszło 40 kierowników dla Kół gminnych z pośród Nauczycielstwa.

Reorganizację Komitetu Pow. L. O. P. P.

w Zamościu odłożono z powodów od Komitetu Woj. niezależnych na 10 kwietnia r. b.

Wycinanki dla szkół. Przed paru dniami Komitet Wojewódzki otrzymał nowy transport bardzo starannie wykonanych wycinanek dla szkół w cenie 60 i 80 gr. za sztukę.

Wszelkie zamówienia przyjmuje i uskutecznia Sekretarjat Komitetu Woj. w Lublinie Powiatowa 1, tel. 2-22.

Szef Propagandy

(—) Ppłk. W. Rudnicki.

Przewodniczący

(—) Dr. St. Bryła.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała str. zł. 200, pół str. zł. 120, ćwierć str. zł 60; jedna ósma zł. 30, najmniejsze zł. 10.

Redaktor odpowiedzialny: GUSTAW LAWINA. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.